

Asia: VN/11483/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

ASIA

Kansallisessa tieliikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfraohjelmaluonnoksessa tarkastellaan liikennesähkön, -metaanin ja -vedyn jakeluinfran sekä näitä käyttövoimia hyödyntävän ajoneuvokannan nykytilaa. Lisäksi luonnoksessa esitetään tarvittavat toimet jakeluinfran parantamiseksi. Ohjelma ulottuu vuoteen 2035.

Jakeluinfraohjelman tavoitteena on edistää liikenteen vihreää siirtymää. Liikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfran ja niitä käyttävän ajoneuvokannan kehitys ovat tiiviissä kytköksissä toisiinsa. Molempia on edistettävä rinnakkain. Jotta kotitaloudet ja yritykset ympäri Suomen voivat siirtyä uusiin käyttövoimiin, tarvitaan koko maan kattava ja sujuvasti käytettävissä oleva jakeluverkko. Tavoitteena on, että liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra kehittyy Suomessa pääosin markkinalähtöisesti. Siltä osin, kun markkinaehtoisen kehityksen edellytyksiä ei vielä ole, tarvitaan julkista tukea ja muita infran edistämiskeinoja. Tämä koskee esimerkiksi raskaan liikenteen ja harvaan liikennöityjen alueiden jakeluinfraa.

Ohjelman on tarkoitus toimia Suomessa myös EU:n AFIR-asetusehdotuksen toimeenpanon edistäjänä ja sekä asetuksen edellyttämän seurannan pohjana. AFIR-asetusehdotuksen neuvottelut ovat vielä kesken. Voimaan tullessaan se asettaa julkiselle vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurille minimitason.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti keväällä 2022 kansallisen jakeluinfratyöryhmän parantamaan liikenteen uusien käyttövoimien jakeluinfran kehittämistä ja suunnittelua poikkisektoraalisella yhteistyöllä. Kansallinen jakeluinfraohjelma on syntynyt työryhmän työn tuloksena. Kansalliseen jakeluinfratyöryhmään kuului jäseniä yhteensä 24 organisaatiosta.

EHDOTUS

Kansallinen jakeluinfraohjelma vuoteen 2035 kuvaa selkeällä tavalla jakeluinfran kehittämisen tämänhetkistä tilaa, EU-asetuksesta tulevia ja kansallisia tavoitteita sekä toimenpiteitä tavoitteiden saavuttamiseksi. Ohjelma on tarpeellinen liikennejärjestelmälle asetettujen kestävyystavoitteiden saavuttamiseksi niin kansallisesti kuin Varsinais-Suomessa.

Jakeluinfraohjelman mukaan henkilö- ja pakettiautoja palveleva sähkön julkinen latausinfra on kehittynyt melko hyvin ja AFIR-asetusehdotuksen vaatimusten täyttyminen TEN-T-verkolla näyttää pääosin hyvältä. Asetusehdotuksen minimivaatimusten täyttäminen ei kuitenkaan kaikilta osin riitä kattamaan henkilö- ja pakettiautojen julkisen latauksen tarpeita, minkä vuoksi jakeluinfraohjelmassa asetetaan erikseen kansallisia tavoitteita. Latausverkoston kehittämisen tarve on tunnistettu myös Varsinais-Suomessa ja Turun kaupunkiseudulla. Turku laatii parhaillaan koko kaupungin kattavaa sähkölatauksen yleissuunnitelmaa, ja suunnitelman laajentamisen mahdollisuuksista kaupunkiseudun muihin kuntiin käydään keskustelua alueellisessa liikennejärjestelmätyössä. Valtakunnalliset linjaukset antavat pohjaa seudulliselle suunnittelutyölle.

Raskaan liikenteen julkista latausinfraa ei Suomessa toistaiseksi ole. Raskaan liikenteen latauskentät sekä vedyn ja metaanin tankkausasemat vaativat huomattavan määrän tilaa, mihin on varauduttava maankäytön suunnittelussa. Jakeluinfraohjelmassa esitetään, että raskaan liikenteen latausinfraan sekä raskasta kalustoa palvelevan kaasuntankkausinfraan suunnittelu tuodaan kiinteäksi osaksi seudullista ja maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua ja maankäytön suunnittelun yhteistyötä. Varsinais-Suomen liitto pitää ehdotusta kokonaisvaltaisesta maankäytön suunnittelusta tärkeänä. Varsinais-Suomen liitto katsoo, että ohjelmassa mainittujen toimenpiteiden toteuttaminen alueellisessa liikennejärjestelmätyössä voi kuitenkin vaatia lisäresursseja. Ehdotusten mukainen yhteistyön ja tiedonvaihdon tiivistäminen sekä olemassa olevien ryhmien hyödyntäminen on joka tapauksessa resurssitehokkuuden ja vaikuttavuuden näkökulmasta kannatettavaa.

Raskaan liikenteen levähdyspaikkojen tarve on olennaista huomioida jakeluinfran kehittämisessä, kuten jakeluinfraohjelmassakin todetaan. Potentiaaliset latauspaikat on tarkoituksenmukaista valita siten, että ne samalla vastaavat raskaan liikenteen taukopaikoilta edellytettäviin vaatimuksiin. Raskaan liikenteen taukopaikoille Turun kaupunkiseudulla suuri tarve, ja alueen palvelutasopuutteet on tunnistettu myös Traficomien tuoreessa tilannekuvassa. Turun kaupunkiseudun ja Varsinais-Suomen levähdyspaikkojen kehittämistarpeet ja potentiaaliset kohteet on vuonna 2020 tunnistettu alueellisen liikennejärjestelmätyön selvityksessä. Potentiaalisten levähdyspaikkojen edistäminen käytännössä on kuitenkin ollut alueella haastavaa. Varsinais-Suomen liitto katsoo, että valtiotason linjaukset ja tuki olisivat tarpeen erityisesti maanomistuksellisten ja kustannustenjakoon liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi sekä raskaan liikenteen jakeluinfraa että taukopaikkoja koskien.

Lopuksi Varsinais-Suomen liitto painottaa, että poliittista käsittelyä vaativalle lausunnolle annettu alle kolmen viikon määräaika on liian lyhyt, erityisesti ilman aiempaa vuorovaikutusta ohjelman laatimisvaiheessa. Varsinais-Suomen liitto esittää, että lausuntojen antamiselle varataan jatkossa vähintään 1,5 kuukautta aikaa.

Mäkynen Heli
Varsinais-Suomen liitto